

OBRA: CONSERVACIÓN MEJORATIVA RN N° 3 y 252 – PROV. DE BS. As.

**TRAMO: RN 3: EMP. RN 1V03 PJE. EL TRIANGULO - EMP.RP EX RN 1V03 –
RN 252: RN 3 PJE. EL GUANACO - RN 3 PJE. L. PARAGUAYA**

**SECCIÓN: RN 3: KM 684,00 – KM 689.00 AVDA G. TORRES - EMP. RN 252//
(I) (PTE) - AV. FITZ ROY (D) - PJE. LOMA PARAGUAYA y RN 252: KM 8,30
al KM 9,51**

LONGITUD: 5,7 km

MEMORIA DESCRIPTIVA

I. GENERALIDADES

El presente proyecto hace referencia a la “Obra de conservación R.N. N°3 y 252 de Paso urbano Bahía Blanca” ubicada al sur de la localidad de Bahía Blanca en jurisdicción del Distrito 19° Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires.

La obra consiste en la ejecución y conservación del tramo de la ruta que va desde Km 684.09 (Av. Guillermo Torres), con un desarrollo total de cinco kilómetros aproximadamente en recta sobre la R.N. N° 3, hasta el Km 689 EMP. PJE. LOMA PARAGUAYA, a lo que se le adicionan las ramas de acceso, rulos y aproximadamente 1km de la RN 252, entre el km 8.30 y 9.51, pasando por debajo de este puente de doble vía.

La Ruta Nacional N°3 es una de las rutas nacionales más importantes de la Provincia de Buenos Aires, la misma tiene su inicio en la ciudad de Buenos Aires y finaliza su recorrido en el puente sobre el río Lapataia en la Provincia de Tierra del Fuego, teniendo una extensión de 3079 km, encontrándose asfaltado hasta paso fronterizo Integración Austral.

Esta carretera es de vital importancia ya que une ciudades de gran producción industrial y agrícola-ganadera con dos de los puertos más importantes del país, generando de esta forma una importante cantidad de vehículos pesador en la ruta.

El proyecto se encuentra ubicado entre Km 684,00 de la mencionada ruta, en intersección con la Av. Guillermo Torres y el Km 689 donde finaliza el puente de Loma Paraguaya (figura 1) sumado a las ramas, rulos y 650m sobre la RN 252 de Acceso a Puerto Galván que presenta pavimento asfáltico.

Actualmente el tramo de ruta se encuentra muy deteriorado y no cumple con las exigencias mínimas de seguridad vial, teniendo en cuenta, sobre todo, el gran porcentaje de vehículos pesados que participan en el tramo. Por este motivo es que se plantea la posibilidad de realizar trabajos de mantenimiento y recuperación, principalmente sobre la calzada de manera de mejorar la circulación y la seguridad del tramo.

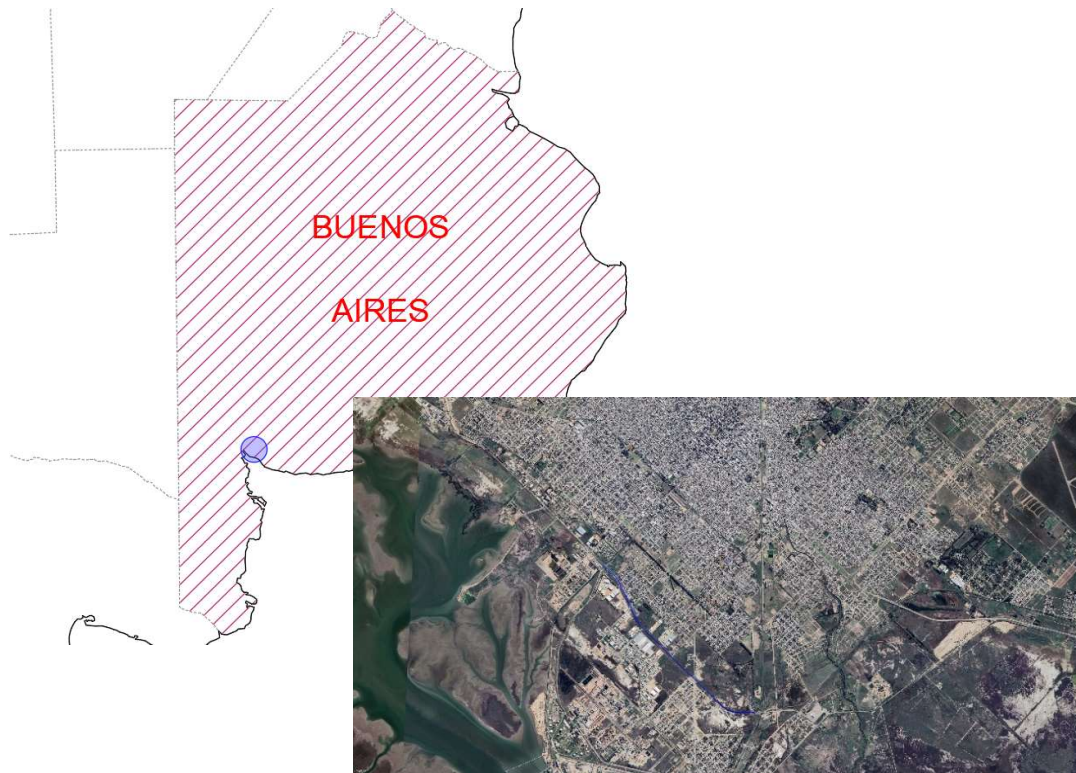


Figura 1. Ubicación de la zona de proyecto.

Como se mencionó anteriormente, el tramo en estudio tiene un importante tránsito vehicular, sobre todo de camiones, generando que la seguridad vial se vea disminuida y afecte a los usuarios, en el presente tramo donde existen también diferentes calles y accesos.

II. OBRAS A EJECUTAR

Las tareas de la obra a ejecutar consisten en:

- Recuperación de banquetas con incorporación de TOSCA y con incorporación de tosca y RAP.
- Fresado en 5 cm y 8cm de espesor promedio.
- Demolición y retiro de material de pavimento existente.
- Preparación de subrasante.
- Bacheo superficial mezcla Bituminosa CAC D19 CA30
- Bacheo profundo mezcla Bituminosa CAC D19 CA30 y suelo cemento

- Ejecución de carpeta CAC R D19 CA30, e = 0,05m y 0,08m.
- Construcción de base y losas de hormigón en rotonda.
- Construcción de badén de hormigón
- Impermeabilización de tablero
- Reemplazo junta de dilatación tipo TRANSFLEX
- Colocación de defensas vehiculares en puente
- Retiro de defensas vehiculares en acceso a puente.
- Colocación y empalme de defensas vehiculares en accesos
- Movilidad para supervisión.

III. OBRA BASICA PRINCIPAL

Se realizó un análisis completo del tramo en estudio donde se determinó la intervención, principalmente de la calzada. En la misma se incluye el fresado y la ejecución de la carpeta asfáltica en igual espesor al fresado. Se preveen utilizar dos espesores uno de 0,05 m. y otro de 0,08 m, en función del grado de deterioro del pavimento.

Es de notar que independientemente de los tramos parciales a intervenir con fresado y carpeta, se presenta la necesidad, a partir del análisis de la superficie, de complementar los trabajos en calzada con un bacheo superficial, estando el mismo fuera de la zona de fresado y carpeta o dentro de la misma.

Por otro lado, en dos zonas particulares, se prevee demoler la totalidad del paquete estructural existente y la reconstrucción del mismo.

Una zona se corresponde con la intersección de la RN 3 y la Av. Guillermo Torres, donde se demolerá todo el empedrado existente, perteneciente a la avenida para lograr un mejor empalme. La otra zona se corresponde con el acceso a Ing. White por calle Dasso, donde recientemente se finalizó una obra con doble trocha para que el acceso sea más fluido, pero el tramo desde la rotonda sobre la RN 3 hasta el inicio de la obra antes mencionada, se encuentra en muy mal estado de conservación y demanda una intervención inmediata.

Para el nuevo paquete estructural se consideró una sub base granular de 0,20 m. de espesor, una base estabilizada granular de 0,15 m. de espesor y una capa de rodamiento de pavimento flexible de 0,05m de espesor. Para el caso de la Av. Guillermo Torres se incluye la construcción de dos badenes de hormigón que permitan el correcto escurrimiento del agua.

IV. OBRAS SOBRE ROTONDA CALLE PEDRO PICO

Tratándose de una rotonda de hormigón con presencia de baches y losas en mal estado, se prevee demoler el pavimento deteriorado, recompactar la base o reconstruir base en hormigón en caso que el supervisor lo solicite, y reconstruir la losa en hormigón correspondiente.

V. OBRAS SOBRE BANQUINAS

Se prevee la realización de tareas para el mejoramiento de las banquetas que en general se presentan pavimentadas con asfalto en un ancho de 1,50 m. y con 1.50m enripiado, pero cuentan un gran descalce en la unión de borde de banquina y granular. Dichas tareas consisten en la recuperación de banquetas con incorporación de tosca y con incorporación de RAP, según el caso.

La incorporación de RAP, generando en conjunto con el suelo /tosca, un enripiado en 9cm se destinará a las zonas indicadas en los planos o donde el Supervisor de obra determine, destinando dicho tratamiento en las zonas priorizadas: tramos de intersecciones con otras calles y accesos y egresos a propiedades, zonas de grandes descalces y donde justamente suele intervenir el tránsito pesado en general. Las zonas no priorizadas, en cambio, se preveen calzar con incorporación de material del lugar.

VI. OBRAS COMPLEMENTARIAS EN ZONA DE PUENTE

En la zona del puente de Acceso a Puerto Galván, se preveen realizar varias tareas, entre las que se encuentra:

- Tablero: fresado 5cm, impermeabilización y ejecución de carpeta asfáltica en 5cm.
- Defensas vehiculares: colocación en lado externo de defensas vehiculares dobles abulonadas.
- Retiro y colocación de barandas metálicas simples como transición de las anteriores con las existentes fuera del puente lado externo.
- Reemplazo de juntas de dilación: se prevee el uso de juntas tipo transflex, las cuales son las correctas para las deformaciones y longitudes que presenta el citado puente cuya tipología es pórtico con losa casetonada.
-

VII. CONTROL DE CALIDAD

Dada la cercanía de la obra a las instalaciones de la sede del Distrito 19 de la DNV, se contempla el uso del laboratorio del Distrito para ejecutar los ensayos y verificaciones pertinentes correspondientes al control de calidad de la obra, de manera conjunta.

Se contempla la prestación de una movilidad del tipo utilitario para la supervisión de obra.

VIII. PLIEGO DE CONDICIONES Y ESPECIFICACIONES

En esta obra rigen los siguientes pliegos generales y particulares:

- PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES de la presente obra
- PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES D.N.V. vigente - Resolución N° RESOL-2017-1069-APN-DNV#MTR.
- MANUAL DE EVALUACIÓN Y GESTIÓN AMBIENTAL DE OBRAS VIALES D.N.V. – Edición 2007 (MEGA II – 2007).

IX. PRESENTACIONES DE LAS OFERTAS

Deberán efectuarse a través de la plataforma CONTRAT.AR.

X. PLAZO DE OBRA

Para la terminación de la Obra se ha fijado un plazo de OCHO MESES, a partir del replanteo de la misma.

XI. PERÍODO DE GARANTÍA

CUATRO (4) meses a partir de la finalización de la obra.

XII. PRESUPUESTO OFICIAL

El Presupuesto Oficial al mes de DICIEMBRE DEL AÑO 2022, asciende a la suma de PESOS TRESCIENTOS CATORCE MILLONES SEISCIENTOS UN MIL con 00/100 (\$314.604.00,00). -



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Memoria Descriptiva - OBRA: CONSERVACIÓN MEJORATIVA RUTA NACIONAL N° 3 y 252 - Paso urbano por Bahía Blanca

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 5 pagina/s.